



50 анкета «АВ»

Москва / Санкт-Петербург – урбанистическая политика: общее и особенное

На вопросы «АВ» отвечают главные архитекторы Сергей Кузнецов и Олег Рыбин

В самое последнее время произошла смена главных архитекторов в обеих российских столицах. В Москве на место Александра Кузьмина пришли Андрей Антипов и Сергей Кузнецов, в Санкт-Петербурге землеустроительно-архитектурный тандем Юлия Киселева – Юрий Митюрев сменил Олег Рыбин. Насколько схожи задачи, стоящие перед профессией, в двух мегаполисах? Есть ли принципиальные отличия? Каковы средства достижения? Скорректированы ли как предполагание, так и обеспечивающий инстру-

Главный архитектор Москвы
Сергей Кузнецов.



ментарий в свете надвигающейся экономической депрессии и социально-политической нестабильности? Каково отношение интервьюруемых к факту выпадения обеих столиц, беспрецедентному для мировой практики, из степенной зависимости «ранг-размер» в пределах линейки российских поселений, или закона Ауэрбаха – Ципфа – Парето? Как им видится место Москвы и Санкт-Петербурга в будущей системе расселения страны? Затронет ли два мегаполиса заявленная властями (но пока пробуксовывающая) реиндустриализация страны, будут ли внесены поправки в программы редевелопмента производственных территорий? Какова реакция обеих метрополий на происходящие агломерационные процессы? Имеются ли подвижки во взаимоотношениях с областными властями? Эти и другие вопросы положены в основу анкеты «АВ», предложенной обоим лидерам профессии. Можно рассматривать данную публикацию как заочный «круглый стол» или же товарищеский матч.

1. Проранжируйте, пожалуйста, по степени значимости (или сопоставьте – более развернуто) соответственно для Москвы и Санкт-Петербурга современные консенсус-векторы урбанистического развития:

- от модели микрорайона к периметральной застройке;
- уплотнение улично-дорожной сети;
- развитие общественного транспорта и интеграция различных видов городского и пригородного транспортного сообщения в единую систему;
- развитие общественных пространств и зеленых территорий;
- строительство социального жилья и реконструкция имеющегося жилого фонда;
- развитие социальной инфраструктуры;
- редевелопмент промышленных территорий;
- реорганизация и перепрофилирование прибрежных территорий;
- модернизация и развитие инженерной инфраструктуры.

Сергей Кузнецов. Фактически в этом перечне представлены основные пункты нынешней программы развития Москвы. Поэтому ранжирование затруднительно – в таком случае что-то отодвигается на второй план, а это неправильно. На самом деле, это все первоочередные системные мероприятия. Первый пункт «От моно- к полицентризму» собственно может служить заголовком. Что касается остальных положений, периметральная застройка, можно сказать, тождест-



венна уплотнению УДС, а также развитию общественных пространств, потому что основное пространство города – это и есть городская улица. А устройство качественно выстроенного пространства городской улицы можно сопоставить с точечными городскими интервенциями. Они нужны в качестве акупунктурных воздействия, связанных с созданием знаковых пространств типа парка в Зарядье. Точно так же редевелопмент промзон, развитие береговых территорий и модернизация инженерной инфраструктуры – это взаимосвязанные элементы единой системы. Я бы назвал это развитием пока еще не раскрытого потенциала городских территорий. Мы сейчас стартовали с подготовкой материалов по конкурсу на реорганизацию береговой линии Москвы-реки – так вот воду можно рассматривать как высшую ценность в городе, которая пока что остается практически не раскрытой. Территории промзон по обе стороны от МК МЖД, вдоль русла Москва-реки или того же ЗИЛа также оказываются таким нераскрытым потенциалом. В свое время промплощадки были привязаны к транспортной и инженерной инфраструктуре, сейчас ситуация меняется – их перефункционализация является важным пунктом повестки дня. Строительство социального жилья вполне соотносится с положением о квартальной

застройке. Инвестиции в строительство жилья – это норма для любого города, в числе для Москвы, которая неизбежно растет. Хотим мы того или нет, в столицу приезжают люди, они здесь остаются – для экономики это необходимо, поэтому вопрос с жильем в российской столице остается открытым всегда. Надо искать способы комфортного размещения людей, что не может не идти в увязке с принципами застройки. Развитие общественного транспорта и интеграция в единую сеть, или мультимодальность – также вписываются в концепцию «от моно- к полицентризму», потому что эффективность работы любой транспортной системы – это эффективность ее загрузки. Чем плоха моноцентричная система? Она использует лишь половину своих возможностей. Если представить себе нынешнюю Москву полицентричной – нагрузка на ее транспортную сеть сразу стала бы вдвое меньше: загруженная часть как бы перераспределилась на незагруженную. Наконец, что касается социальной инфраструктуры, то здесь дела обстоят относительно неплохо – в отличие от прочих позиций в данном случае болевых точек особо не наблюдается. Команды и предыдущего мэра, и нынешнего работали и работают в этом направлении довольно активно.

Олег Рыбин.

1) от моно- к полицентризму
Это наиболее эффективный способ снизить риски, связанные с дисбалансами развития территории агломерации в целом и города в частности. Главной заботой оказывается смена центростремительных трудовых миграций на центробежные. Стратегия должна быть направлена на поиск точек экономического роста в городах области. Это своего рода перезагрузка малых городов, которая должна спасти сам мегаполис. Спасение в полицент-

Главный архитектор Санкт-Петербурга
Олег Рыбин.





Садово-Кудринская ул. Ночная подсветка.

рическом, энергетически полноценном каркасе всей агломерации.

2) редевелопмент промышленных территорий

Это наиболее ценные территории с потенциалом развития в перспективе выравнивания функциональной и инфраструктурной разбалансированности.

3) строительство социального жилья и реконструкция имеющегося жилого фонда

Очередь на жилье и не расселенные коммунальные квартиры в центре Петербурга – проблемы, требующие первоочередного внимания. Кроме этого, существует необходимость формирования переселенческого фонда для временного, на период реконструкции и ремонта, проживания жителей квартир центра города.

4) развитие общественного транспорта и интеграция различных видов городского и пригородного транспортного сообщения в единую систему

5) развитие социальной инфраструктуры

6) развитие общественных пространств и зеленых территорий

7) уплотнение улично-дорожной сети

8) реорганизация и перепрофилирование прибрежных территорий

9) модернизация и развитие инженерной инфраструктуры

10) от модели микрорайона к периметраль-

ной застройке

2. Проранжируйте (или сопоставьте) для Москвы / Санкт-Петербурга способы и инструменты достижения поставленных целей:

- **выращивание обоймы отечественных инвесторов;**
- **упор на иностранные инвестиции;**
- **развитие частно-государственного партнерства;**
- **приоритет бюджетному финансированию;**
- **приоритет корпоративному финансированию;**
- **пересмотр и совершенствование нормативной базы;**
- **организация и проведение архитектурных конкурсов;**
- **прямой заказ местным проектным институтам и мастерским;**
- **привлечение иностранных проектировщиков;**
- **ручное управление проектным процессом при посредстве Градсовета, рабочих комиссий и групп и т.п.;**
- **следование западной – правовой – модели управления проектным процессом при минимизации средств и методов прямого управления и контроля;**
- **развитие местной технологической базы строительства;**
- **предпочтение зарубежных технологий.**

С.К. Если позволите, я и в этом случае пройду по вышеперечисленным пунктам. Здесь есть блок вопросов, посвященных проектированию, я бы сказал, развитию институтов проектирования. Безусловно, как и в любом городе в любой стране, нас интересует защита своего рынка. Поддержка российских архитекторов – это для нас задача номер один. Но в то же время все, что здесь пере-

числено – привлечение иностранных проектировщиков, конкурсная практика, совершенствование нормативной базы – это очень важные вещи. Дело в том, что качество проектирования является предпосылкой создания качественной городской среды. Ибо город – это совокупность отдельных проектов, и если этот отдельный проект будет выполнен качественно, то и город будет спланирован качественно и хорошо. Поэтому выращивание кадров и развитие инфраструктуры проектирования – это безусловный приоритет. По финансированию: бюджет не может на себя взвалить все, поэтому я верю в привлечение инвестиций. Чем город более привлекателен для инвестиций, тем активнее он развивается. Поэтому я бы так же приоритеты здесь не расставлял: бюджетное финансирование всегда будет – существуют объекты, на которые инвестора не найти. Также немаловажно и привлечение иностранных инвестиций – для любого города это значимый пункт программы. Чем больше город привлекателен для денег, тем более привлекателен он и для жизни. К сожалению, для Москвы это пока теория, но мы над этим вопросом работаем. По поводу ручного управления проектным процессом – я не считаю, что у нас управление носит ручной характер. Действует конвейер рассмотрения проектов, а в этом случае можно говорить скорее об автоматическом управлении. Надо сказать, на Западе существует множество различных форм управления проектным процессом. Есть города – скажем, Берлин, Париж, Лондон, где рассмотрение проектов носит гораздо более строгий характер, нежели в Москве. В то же время есть города, где такой практики нет вовсе – скажем, в Сингапуре эту функцию исполняют местные ПЗЗ. С учетом практического отсутствия там исторического контекста, наверное, это вещь допустимая. Каждый город сам для себя выбирает стратегию. Не менее важное обстоятельство – это уро-





Вид с Заячьего острова на Малую Неву.



Пешеходная зона у ст. метро «Гостинный Двор».

вень проектирования, средний по больнице. В Москве рассмотрение проектов имеет давнюю традицию, без визы главного архитектора – никуда. Другое дело, качественный уровень процесса рассмотрения, естественно сказывающийся на результате: мы имеем то, что имеем.

В настоящее время у нас заведено – каждую среду проходит рабочее рассмотрение, по пятницам – регламент, пару раз в месяц – открытые заседания Архсовета. Именно открытые – для того чтобы люди видели, что требования, которые мы предъявляем, не носят вкусового характера. Мы смотрим проекты с точки зрения профессионализма исполнения тех или иных поставленных задач. Плюс имеется набор системных требований – типа обустройства открытых на город первых этажей, оборудования специальных мест под кондиционеры на фасадах и т.п.

Замечу: под давлением общественного мнения мы постоянно идем на уступки в согласовательных процедурах, всячески их облегчаем и ускоряем. В частности, система учета проектной документации давно переведена на электронный режим, что случай довольно редкий в мире. По скорости прохождения проектной документации Москва находится в лидерах. Другое дело, что в каких-то случаях политические решения могут запаздывать, или, скажем, бывают затяжки в связи с волеизъявлением жителей по тем или иным дискуссионным площадкам – но это ведь не вопрос работы госорганов.

Так что истерия по поводу придинок и волокиты при согласовании проектов не имеет под собой никаких оснований – за исключением легендарных.

О.Р.

1) пересмотр и совершенствование нормативной базы
Практика правоприменения тех или иных за-

конов выявляет проблемы, и изменение нормативной базы есть адекватное реагирование на вызовы. На мой взгляд, юридические процедуры усложнены, и нередко не суть проблемы, а ее витиеватые трактовки становятся смыслом спора. Оппоненты, подчас забывая о градостроительстве, соревнуются, в том числе и в судах, в доказательстве своей правоты, это и становится «результатом».

2) развитие частно-государственного партнерства

В условиях падающего бюджетного обеспечения развитие частно-государственного партнерства – пожалуй, единственная возможность не останавливать процессы развития городских программ.

3) выращивание обоймы отечественных инвесторов

Многokратный эффект от участия российского предпринимательства в процессах развития города очевиден. Опора на собственные силы мобилизует внутренние ресурсы, а их потенциал огромен.

4) приоритет корпоративному финансированию

5) упор на иностранные инвестиции

6) приоритет бюджетному финансированию

7) ручное управление проектным процессом при посредстве Градсовета, рабочих комиссий и групп и т.п.

8) развитие местной технологической базы строительства

9) организация и проведение архитектурных конкурсов

10) прямой заказ местным проектным институтам и мастерским

11) следование западной – правовой – модели управления проектным процессом при минимизации средств и методов прямого управления и контроля

12) предпочтение зарубежных технологий

13) привлечение иностранных проектировщиков

3. Повлияла ли наконец-то признанная на самом высоком уровне перспектива падения экономики и нарастания социально-политических рисков, объявленный секвестр бюджета на урбанистическую повестку дня в Москве / Санкт-Петербурге? Если да, то как именно?

С.К. Пока я не могу сказать, что происходящие экономические подвижки каким-то видимым образом отразились на бюджете Москвы, направляемом на строительство. Все же российская столица – это экономически довольно устойчивая система. Если же все-таки урезание финансирования докатится до нас, мы будем изыскивать какие-то нетрадиционные ходы – имеются в виду новые технологии, проектные подходы, инвестиционные схемы. Хотя вообще-то относительно перспектив сокращения градостроительных программ – это вопрос скорее к руководству стройкомплекса или к мэру – я не слишком осведомлен по части финансовой: у главного архитектора более узкие задачи.

О.Р. Сила инерции велика, а иллюзии безграничны. Но первые признаки появляются. Города начинают трезветь и корректировать свои планы, определяя зоны первоочередного и отложенного развития. Следует особо отметить ситуации, когда обязательства горо-





Пешеходная зона от ст. метро «Третьяковская».



Пешеходная зона в районе Новокосино.

дского бюджета перед застройщиками по созданию объектов инфраструктуры не могут быть выполнены физически. Здесь важно адекватно разобраться и договориться о реализации «дорожных карт» конкретных проектов в целом по городу.

4. Как вы прокомментируете известный вопиющий факт выпадения Москвы / Санкт-Петербурга из логики развития российской системы расселения – т.н. степенной зависимости «ранг-размер», или закона Ауэрбаха – Ципфа – Парето, при вписывании в степенную зависимость мировых городов? Какова должна быть политика в сфере территориально-пространственного планирования: дальнейшее стимулирование разрыва – противодействие сложившейся диспозиции – пренебрежение к данному обстоятельству?

С.К. Этот вопрос оказывается сложнее, чем кажется на первый взгляд. Не знаю, кто бы сегодня мог на него исчерпывающе ответить. В соответствии с градостроительными теориями, для того чтобы система расселения развивалась равномерно, города лучше удерживать в определенных размерах, рамках. Иначе они начинают как бы забирать энергию из окружения. Большинство специалистов с этой точкой зрения согласны.



Однако мы оказываемся заложниками процесса расширения Москвы. Даже если запретить строительство, население все равно будет стягиваться в эту воронку. Включая прилегающие территории – в лице Московской области. Причем с Москвой это развитие не согласовано. Неизбежно возникают перекосы. Очевидно, следует согласованно вводить какие-то регуляции, однако это уже даже не хозяйственное, а политическое решение, находящееся за пределами нашей компетенции. Совместное управление такой большой системой, которой являются Москва и Московская область, очевидно, было бы правильно. Однако сегодня по факту они все же разделены на два субъекта Федерации, и административная граница Москвы не совпадает с границей Московской агломерации. Вероятно, следует искать соответствующие рычаги влияния, балансирующие ее развитие, преодолевающие и компенсирующие наблюдаемую хаотичность развития этого большого целого. Установка на полицентричность – уже в масштабе не метрополии, а систем расселения – предстает как альтернатива существующим негативным трендам. Кстати, экспозиция российского павильона на Венецианской Биеннале 2010 г., посвященная перспективам развития Вышнего Волочка, поднимала именно эту тему – как бы могли развиваться малые российские города и как им мешает этот магнетизм больших городов. Которые он также угнетает, препятствуя нормальному развитию.

О.Р. Результаты переписи населения России фиксируют тренд механического прироста населения в столичных агломерациях на фоне его убыли в целом по стране. В крупных городах легче найти работу, инфраструктура развита значительно лучше. Местом приложения труда становятся мегаполисы. Но эксперты предупреждают: строящиеся

миллионы квадратных метров жилья у МКАДа и КАДа могут стать поясами «удушения» городов. В итоге развития по такому сценарию мегаполис рискует задохнуться в тесных объятиях многомиллионных жилых образований, не обеспеченных рабочими местами и социальными объектами. Как справится с таким «наращиванием тела» транспортная инфраструктура – ключевой вопрос.

Мы четко и последовательно идем по известному сценарию, когда простроено почти все, что планировалось, планируется и продолжает планироваться. Город дышит, как ожиревший организм. Сердце, кровеносная и даже нервная система дают сбой.

Готовы ли мы согласиться с таким будущим для Петербурга? Выбор необходимо сделать сейчас. Иначе мы потеряем шансы создать комфортную среду обитания.

Стоит задача решительно пересмотреть уже запланированное с понятной целью – избежать тяжелых последствий прогрессирующей болезни. Переориентировать ресурсы на программы реновации существующего жилого фонда, особенно в исторической части города. Реконструировать и модернизировать деградировавшие промышленные территории, насытить их рабочими местами, общественными пространствами, объектами социальной инфраструктуры.

Создаст ли это предпосылки для стабилизации или продолжит стимулирование разрыва – это отдельный вопрос, и его нельзя решить в рамках города и даже агломерации, потому что перевернутый процесс урбанизации в стране приводит к тому, что в малых городах жить некому, а в больших – некомфортно. В решении этого противоречия и состоит цель разобраться в «ранге-размере» для всех городов, и очевидно, что только «перезапуск» малых городов и поселений способен снять нагрузку с больших и выровнять ситуацию сложившихся диспропорций.



Пешеходная зона на Малой Садовой ул.



Пешеходная зона на Невском пр. возле здания Думы.

5. В последние десятилетия на Западе доминировала т.н. экономика впечатлений, отчасти задевшая и нас своим крылом. Ее урбанистической подосновой оказываются общественные пространства и креативные кластеры, торгово-рекреационные комплексы и различные увеселительные заведения. Сегодня, в свете последних трендов и событий, угрожающих основам цивилизации, небрежение к «физической экономике» воспринимается как пикник на обочине, как эпифеномен уходящей эпохи – типа «лето красное все пела»... Сдается, что выводы пока не сделаны, по крайней мере, до урбанистики осознание необходимости переформатирования образа будущего пока не дошло? Или не стоит бежать впереди паровоза, разумнее подождать отмашки политиков и экономистов?

С.К. Мне кажется, как недооценивать, так и переоценивать роль архитектора в обществе не стоит. Архитекторы решают задачи, поставленные обществом в лице его лидеров. Решение о выводе промзон из городов мне представляется правильным. Тем более что речь не идет о тотальном уничтожении производственных территорий, но о смене мест дислокации промышленности. Иметь в центре города промзоны с их развитой логистикой, включая рассекающие городские территории железнодорожные ветки, проблемы загрузки-выгрузки, энергоснабжения, а отсюда – и экологическое неблагополучие – это тяжело и для промзоны, и для города. Всем будет удобно, если промышленность будет развиваться на отдаленной периферии. Проще рабочих доставлять на предприятия в маятниковом режиме. Как бы там ни было, невозможно шагнуть за пределы компетенции архитектора. Город своими рефлексам реагирует на вызовы,

которые задает интересант. Если бы диктаторами на рынке были промпредприятия, которые требовали бы под свои интересы те или иные участки, под них, наверное, пришлось бы подстраиваться, как это и было при советской власти, когда промзоны возникали в самых лакомых местах. Сегодня повестку дня диктует электорат – это люди, которые приносят с собой в город интеллект, инвестиции – и вообще жизнь. Власть не может позволить себе роскоши их не слышать, отсюда – заказ на креативные кластеры и общественные пространства. Борьба за электорат – можно сказать, это и борьба за качество населения.

О.Р. Директору Бюро Яна Гейла Генриетте Вамберг я задал вопрос, есть ли универсальная формула, по которой они рассчитывают потребность, качество и точки размещения общественных пространств для городов. Формула, в которую было бы возможно заложить некие характеристики города – климат, подвижность, креативность и социальный состав населения, географическое, архитектурное, породное устройство, – и получить ясное представление о балансе и пропорциях существующих и необходимости создания новых общественных пространств. Общественные пространства – это атрибуты общества потребления, в смысле лени и праздности, или это необходимый элемент релаксации и коммуникации в страшном техногенном мире виртуальных, внеконтактных отношений?.. А выводы, что важнее для «физической экономики» – стрекоза или муравей, похоже, еще действительно не сделаны... Соотношение, баланс производительных и обслуживающих функций для городов вопрос номер один, и в том числе понимание этого и задает основы и вектор планирования городов.

6. Как Москва / Санкт-Петербург отреагировали на продекларированную Президентом России программу новой индустриализации и восстановления оборонного потенциала страны? Имеют ли программы редулопмента производственных территорий по-прежнему исключительно жилую / общественно-деловую / социокультурную направленность? Или у технологий Шестого ТУ появляется шанс пробить себе дорогу на столичных площадках, хотя бы расположенных в не слишком удачных с транспортной и экологической точек зрения местах?

С.К. Приведу в качестве примера реализуемую в настоящее время программу реконструкции МК МЖД. На территории вдоль Окружной фиолетовых пятен – то есть прома – может вовсе не остаться. Помимо всего прочего, в силу его экономической неэффективности. Если бы промышленность давала городу высокобюджетные рабочие места, обладала приличной налогооблагаемой базой, она, как и любой другой бизнес, могла бы в городе существовать. Здесь вступают в действие рыночные механизмы. Если же насаждать этот пром в директивном порядке, то ничего хорошего от такого протекционизма ожидать не приходится. Возникает обратный эффект: земля дешевеет, в том





Детский образовательный центр в 82-м квартале Хорошево-Мневники.



Крымская набережная после реконструкции.

числе и по соседству от промпредприятий, экономика проваливается. Так что если промышленность в состоянии себя поддерживать как экономическая институция – флаг ей в руки. Хотя, быть может, ее и стоит поддержать вначале – но под четкую программу развития. Город – это экономически зависимый организм, который не может предоставлять свое тело под эксперименты только потому, что есть политическое решение пром оставить. А места для него требуется много.

О.Р. Строительство жилья – это довольно прибыльный бизнес. Инвесторы охотно направляют интересы именно в эту сферу, весьма рентабельную. Им проще и выгоднее участвовать именно в строительстве жилья вместо развития высокотехнологичных производств, освоения «серых» зон, возведения объектов инфраструктуры, что требует гораздо больших усилий, финансовых затрат, окупаемость которых по сравнению с жилищными проектами значительно затягивается. Особенно от этого страдают Москва и Петербург, куда устремляется «жить» вся Россия. Даже при том, что строительство жилья в промзонах достаточно затратно – рекультивация загрязненной почвы, наличие санитарных зон, неразвитость улично-дорожной сети, отсутствие социальной инфраструктуры – жи-

лищные проекты остаются единственными, способными в силу своей быстрой окупаемости реанимировать деградировавшую территорию. Инвестиции, даже при всех перечисленных проблемах, оказываются выгодными в отличие от любых других. Застраивая промышленные территории жильем и теряя жилую функцию в центре города, мы окончательно убиваем надежду на сбалансированное развитие. Поэтому важно запустить механизмы, когда в «серых» зонах будет выгодно создавать инфраструктурные объекты, так необходимые городу. Необходимость тех или иных объектов прописана в отраслевых схемах. Дефицит объектов здравоохранения, образования, спорта, определенных сегментов торговли, парковочного пространства, транспортно-пересадочных узлов очевиден. Очень простой пример. Запуск системы платной парковки, введение штрафов и тарификации по зонам в центре города формируют устойчивый спрос на создание сети подземных, многоярусных парковок. Власть дает бизнесу четкое представление о том, как и где ему будет выгодно это строить. Не искать способы окупить создание паркингов, перекрывающих парковок, транспортно-пересадочных узлов с помощью торговли и других функций, а создать монофункцию, которая окупается, потому что город «создает» потребителя этой функции. У владельцев даже небольших участков в «сером» поясе на периферии центра появляется возможность создания прибыльного объекта. «Многофункциональность» объекта, когда в разные периоды его «вытягивает» та или иная функция, чаще всего говорит о неразвитости условий, в которых работает конкретная отрасль. Но именно из полноценных монообъектов формируются мультифункциональные зоны. Тем более, если говорить о размещении на территориях центрального промышленного пояса технологических укладов пятого и даже

шестого порядка с комплексом нововведений уровня «геологии интеллекта». Тема санитарно-защитных зон попросту умирает.

7. Как Москва / Санкт-Петербург откликаются на агломерационные вызовы? Есть ли точки взаимодействия с областными субъектами градостроительного развития? Каковы результаты такого сотрудничества?

С.К. Системная работа в этом направлении ведется. В рамках программы Генерального плана Москвы, который в настоящий момент находится в стадии разработки, объектом рассмотрения является реальный город – в ареале расселения, а не в административных границах. Хотя не надо забывать, что мы начали работать над Генпланом менее года назад. Конкретно: решения по транспорту принимаются совместно – городом и областью. Сегодня уже невозможно восемью полосами в городе войти в три за городом. Организована Рабочая группа, которая отвечает за синхронизацию действий в Москве и в области. Мы находимся в постоянном рабочем контакте с министром по архитектуре и градостроительству правительства Московской области Алексеем Воронцовым.

О.Р. Очевидно, что синхронизация градостроительных процессов в агломерации жизненно необходима и городу, и области. Совместные разработки схем территориального планирования регионов – Москвы и Московской области, Петербурга и Ленинградской области – являются предметом специального федерального закона, который разрабатывается в Минрегионе. Действует Координационный совет Санкт-Петербурга и Ленинградской области, решающий вопросы взаимодействия двух субъектов в различных областях. Безусловно, главными





Благоустройство двора жилого дома на Московском пр.



Дворцовая набережная. Праздничная подсветка.

являются вопросы инфраструктурных объектов транспортно-инженерных сетей. Миграционные процессы должны быть изучены более подробно для определения приоритетов в проектировании и строительстве как мест приложения труда, так и рекреационных объектов и территорий.

8. Каково ваше отношение к сложившейся практике «перетягивания каната» между землеустроителями / экономистами / строителями, с одной стороны, и архитекторами и градостроителями, с другой, внутри муниципальной пирамиды власти? Каковы способы отстаивания интересов профессии и, в конечном счете, города и горожан?

С.К. На мой взгляд, никакого перетягивания нет. Есть стремление решить вопрос – так, как его понимает тот или иной профессиональный цех. Ведь город – это не только экономика, не только архитектура, не только здравоохранение. Мы понимаем Генплан как пространственную стратегию развития города. И роль градостроительства заключается в учете баланса интересов.

Я считаю, что все упирается в квалификацию конкретных людей. То, что архитектор должен быть хорошим управленцем и менеджером, это бесспорно. То, что таких людей мало, это тоже бесспорно. Именно поэтому и приходится подыскивать профессиональных управленцев или привлекать, так скажем, коллег из смежных профессий. И то, что в каких-то случаях имеет место разделение функций и – соответственно – должностей главного архитектора и председателя городского Комитета по архитектуре и строительству, это говорит о том, что в данном конкретном случае в нашем цехе не нашлось человека, который удовлетворял бы всем требованиям по этой позиции. Когда же есть человек, который способен в себе это объ-

единить – это происходит. Так что системной проблемы здесь я не вижу.

Нельзя также не заметить, что долгое время у нас в профессии имела место ситуация лоббирования интересов одной группы архитекторов, которая других просто не подпускала к заказам. В результате цех перестал выносить наверх новые кадры с сильной позицией.

Если почитать хроники 1930-х гг., то вы увидите, что Сталин напрямую апеллировал к архитекторам, он был в курсе текущих проектов. Тогда существовала мощная архитектурная школа, она была признана – другими специалистами, обществом, властью. После Всесоюзного совещания строителей 1954 г. архитекторы стали стремительно утрачивать позиции в обществе. Значит, среда строителей выдвинула из своих рядов сильную личность, которая отстояла их корпоративные интересы, сумела поставить их выше интересов архитекторов. Каждая профессия генерирует своих лидеров.

Так что все дело в личности, которая в состоянии – или не в состоянии – свое мнение отстаивать, защищать, выдвигать соответствующую программу развития. Причины следует искать внутри самой профессии.

О.Р. Лет семь назад я говорил высокому руководителю из региона о важности изначальной постановки задачи – если хотите быстро продать землю, то главный архитектор города только может помешать, однако в таком случае и архитектурно-градостроительных побед ждать не стоит. От поставленной задачи зависит и конфигурация пирамиды власти, и распределение функций, статусов и полномочий. Так что эта самая процедура перетягивания становится бессмысленной.

Петербург, в отличие от многих городов, двигался по либеральному пути в сфере земельных отношений. Структура земельно-имущественных отношений, сложившихся в городе,

требует совершенно иного подхода при формировании градостроительных действий. «Вовлечение» земли в оборот в 1990-е и 2000-е годы без должных градостроительных обоснований привело к ситуации, когда каждое движение по созданию необходимой городу инфраструктуры (транспортной, инженерной, социальной) превращается в довольно сложные, нередко судебные, процедуры переговоров или торгов, в которых город чаще теряет больше, чем ожидалось получить в процессе приватизации. Это довольно тяжелая для города и во временном, и в финансовом отношении ситуация. Но, как ни парадоксально, именно она, в определенном смысле спасает городской организм северной столицы от «скорости загрузки» новыми и новыми миллионами квадратных метров недвижимости.

Другими словами, теория свободного рынка земли, либерализация строительных процессов, снятие всех административных барьеров с целью строить быстро и много, терпит крах, доведя до абсурда «развитие» городов, в которых становится невозможно жить. И это является главным фактором появления новых запросов общества на грамотное управление городским развитием, что невозможно без специалистов в области урбанистики, градостроительства и архитектуры.

